

Telefon: 233 – 39964
Telefax: 233 – 98 93 99 64

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2.12

**Tram-Neubaustrecke „Tram-Nordtangente“
und Verbesserung des anliegenden Straßenraums
Trassierungsbeschluss (Streckenabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit)**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06224

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 01.06.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Die Tram Nordtangente ist wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München und bildet einen wichtigen Baustein für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in München. Leistungsfähige Tramverbindungen nördlich der Innenstadt zur Schaffung von umwegfreien Verbindungen sind derzeit im Münchner ÖPNV-Netz nicht vorhanden. Durch die Schaffung neuer attraktiver Direktverbindungen zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen Neuhausen bzw. Schwabing und Bogenhausen werden sowohl die U-Bahnlinien als auch die Umsteigestationen in der Innenstadt entlastet, da mehr Fahrgäste direkt, komfortabel und schnell nördlich an der Innenstadt vorbeigeleitet werden. Die Tram Nordtangente ist somit eine sinnvolle tangentielle Ergänzung des Münchner Trambahnnetzes. Der Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ulmann-Straße (Arbeitstitel: Tram Johanneskirchen) mit Anbindung an die bestehende Tramstrecke in der Cosimastraße ergänzt die Tram Nordtangente im Osten. Sie schafft Anschluss ins Umland und zum Flughafen (S-Bahnlinie S8) und stärkt somit zusätzlich die Tangentenfunktion der Tram Nordtangente. Durch den Abschnitt Leopoldstraße wird zudem die Vernetzungswirkung der Tram Nordtangente nach Norden und Süden größtmöglich gestärkt.

Mit dem Beschluss „Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021 Finanzierung 2022 ff.“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932) wurden die Neuinvestitionen zwischen den Stadtwerke München GmbH (SWM) und der Landeshauptstadt München neu geregelt. Die Tram Nordtangente ist ein wichtiger Baustein dieses Bauprogramms.

Mit dem vorliegenden Trassierungsbeschluss werden die Stadtwerke München GmbH gebeten, den Antrag auf Planfeststellung für die Tram-Neubaustrecke Tram Nordtangente

vom Elisabethplatz bis zur Münchner Freiheit bei der Regierung von Oberbayern einzureichen. Für die Streckenführung durch den Englischen Garten mit Anschluss in der Tivolistraße und für den Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße werden zeitnah Folgebeschlüsse angestrebt, sobald die dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind. Um den Ausbau des ÖPNV voranzutreiben, wird das Projekt Tram Nordtangente in drei Planfeststellungsabschnitte (siehe Kapitel 3) aufgeteilt, um für den ersten Abschnitt eine möglichst frühe Realisierung zu erwirken.

2. Ausgangs- und Beschlusslage

Die Tram Nordtangente ist seit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.03.1991 Teil der „Integrierten ÖPNV-Planung“ und bis heute in der Kategorie „Planung / im Bau“ Teil des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München.

Mit Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 24.01.2018 „Tram Nordtangente, Wiederaufnahme der Planung für die Tram durch den Englischen Garten“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10293) wurden die Stadtwerke München GmbH und die Verwaltung, insbesondere das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat gebeten, die Planung zur Tram Nordtangente in Abstimmung mit den Fachdienststellen des Freistaats Bayern, insbesondere mit der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen und mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, unter der Federführung der Stadtwerke München GmbH wieder aufzunehmen, bis zur Genehmigungsreife voranzutreiben und dem Stadtrat vor Einreichung des Antrags auf Planfeststellung zur Zustimmung vorzulegen, unter Berücksichtigung der im Vortrag zum Beschluss vom 24.01.2018 genannten Planungsziele.

Für die Wiederaufnahme der Planungen für die Tram Nordtangente wurden folgende Planungsziele definiert:

- Attraktives Liniennetz
- Erhöhung der ÖV-Kapazität
- Hohe Sensibilität der Planung im Umgang mit dem Naturdenkmal Englischer Garten -> Eingriff in den Park auf ein Mindestmaß reduzieren
- Reduzierung der befestigten Breite der Sckell'schen Kutschenfahrstraße auf das notwendige Minimum
- Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden längs und quer zur Trasse/ keine Absperrgitter im Englischen Garten entlang der Trasse
- Verbesserung der Radwegführung in der Franz-Joseph-Straße, Thieme- und Martiusstraße

Die Umsetzung dieser Ziele in der vorliegenden Planung wird, soweit für den Planfeststellungsabschnitt 1 relevant, in den jeweiligen Kapiteln beschrieben.

Gemäß Beschluss vom 24.01.2018 ist des Weiteren die oberleitungsfreie Trambahn mit Raseneindeckung und begleitendem Radweg dem Trassierungsbeschluss zugrunde zu legen. Als Prüfauftrag wurde darüber hinaus die Weiterführung der Tram Nordtangente zur Münchner Freiheit zusätzlich zur Verbindung in der Nordendstraße formuliert, um eine größtmögliche Stärkung der Vernetzungswirkung durch die Tram Nordtangente zu errei-

chen. Ebenfalls sollte bei der Planung geprüft werden, ob auf die Oberleitung nicht nur im Englischen Garten, sondern auch in weiteren Bereichen verzichtet werden kann.

Schließlich wurde im Zuge der Wiederaufnahme der Planungen für die Tram Nordtangente mit Stadtratsantrag-Nr. A 03772 SPD/ÖDP vom 30.01.2018 gefordert, eine Machbarkeitsstudie für einen Abzweig der Trasse der Trambahn von der Cosimastraße mit Linienführung durch die Johanneskirchner Straße und Wendeschleife westlich des S-Bahnhofs Johanneskirchen zu untersuchen. Die Stadtwerke München GmbH erarbeiteten daraufhin die Planung.

Mit Stadtratsbeschluss der Vollversammlung vom 03.03.2021 „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01848) wurden die Weiterführung zur Münchner Freiheit durch die Leopoldstraße und der Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße (Arbeitstitel: Tram Johanneskirchen) in den Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ aufgenommen. Zudem sollen die Planungen durch die Stadtwerke München GmbH für diese Abschnitte bis zur Genehmigungsreife durchgeführt werden und dem Stadtrat auf Grundlage der Entwurfsplanung der Trassierungsbeschluss als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorgelegt werden.

Mit dem antragsgegenständlichen Trassierungsbeschluss wird den Entscheidungen und Aufträgen der zuvor genannten Stadtratsbeschlüsse entsprochen. Für die Streckenführung von der Leopoldstraße durch den Englischen Garten bis Tivolistraße und für den Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße (Arbeitstitel: Tram Johanneskirchen) erfolgen eigenständige Planfeststellungsverfahren mit separaten Trassierungsbeschlüssen.

1. Streckenübersicht

Die Tram-Neubaustrecke Tram Nordtangente gliedert sich räumlich in vier Streckenabschnitte.

- Westlicher Streckenabschnitt: Elisabethplatz bis Leopoldstraße
- Nördlicher Streckenabschnitt: Leopoldstraße bis Münchner Freiheit
- Östlicher Streckenabschnitt: von Leopoldstraße durch den Englischen Garten bis Tivolistraße
- Streckenabschnitt S-Bahnhof-Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße (Arbeitstitel: Tram Johanneskirchen)



Abbildung 1: Streckenverlauf Tram Nordtangente (Quelle: SWM/MVG, Hoch 3)

Für den westlichen und nördlichen Streckenabschnitt liegen die relevanten planerischen Lösungen soweit vor, dass eine Zustimmung des Stadtrats zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens möglich ist.

- Planfeststellungsabschnitt 1: Elisabethplatz bis Münchner Freiheit
- Planfeststellungsabschnitt 2: Englischer Garten (Leopoldstraße durch den Englischen Garten bis Tivolistraße)
- Planfeststellungsabschnitt 3: Tram Johanneskirchen (Arbeitstitel)

Der hier vorliegende Trassierungsbeschluss bezieht sich auf den ersten Planfeststellungsabschnitt Elisabethplatz bis Münchner Freiheit.

Die als Tram Nordtangente bezeichnete, rund 13 km lange Straßenbahnstrecke führt von Nymphenburg und Neuhausen kommend über Schwabing bis nach Bogenhausen und verbindet somit zwischen Amalienburgstraße im Westen und der Cosimastraße im Osten insgesamt sieben U-Bahnlinien, sieben Straßenbahnlinien und zahlreiche Buslinien tangential miteinander. Der größte Teil dieser Verbindung ist bereits heute als Straßenbahnstrecke ausgeführt. Nur ein ca. 2,2 Kilometer langer Abschnitt zwischen dem Elisabethplatz und der Tivolistraße ist als Tram-Neubaustrecke herzustellen, um die Lücke zwischen dem östlichen und westlichen Straßenbahnnetz zu schließen.

Zusätzlich zu dieser Verbindung schließt die Weiterführung nach Norden durch die Leopoldstraße ab der Kreuzung mit der Franz-Joseph-/ und Martiusstraße zur Münchner Freiheit die Lücke zu der derzeit im Inselbetrieb verkehrenden Linie 23.

Der Abschnitt S-Bahn Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße schließt an die bestehende Tramstrecke in der Cosimastraße an. So lassen sich zum Beispiel umsteigefreie Verbindungen zwischen Schwabing und Bogenhausen sowie zwischen Schwabing Nord und der Innenstadt über Elisabethplatz und Barer Straße realisieren.

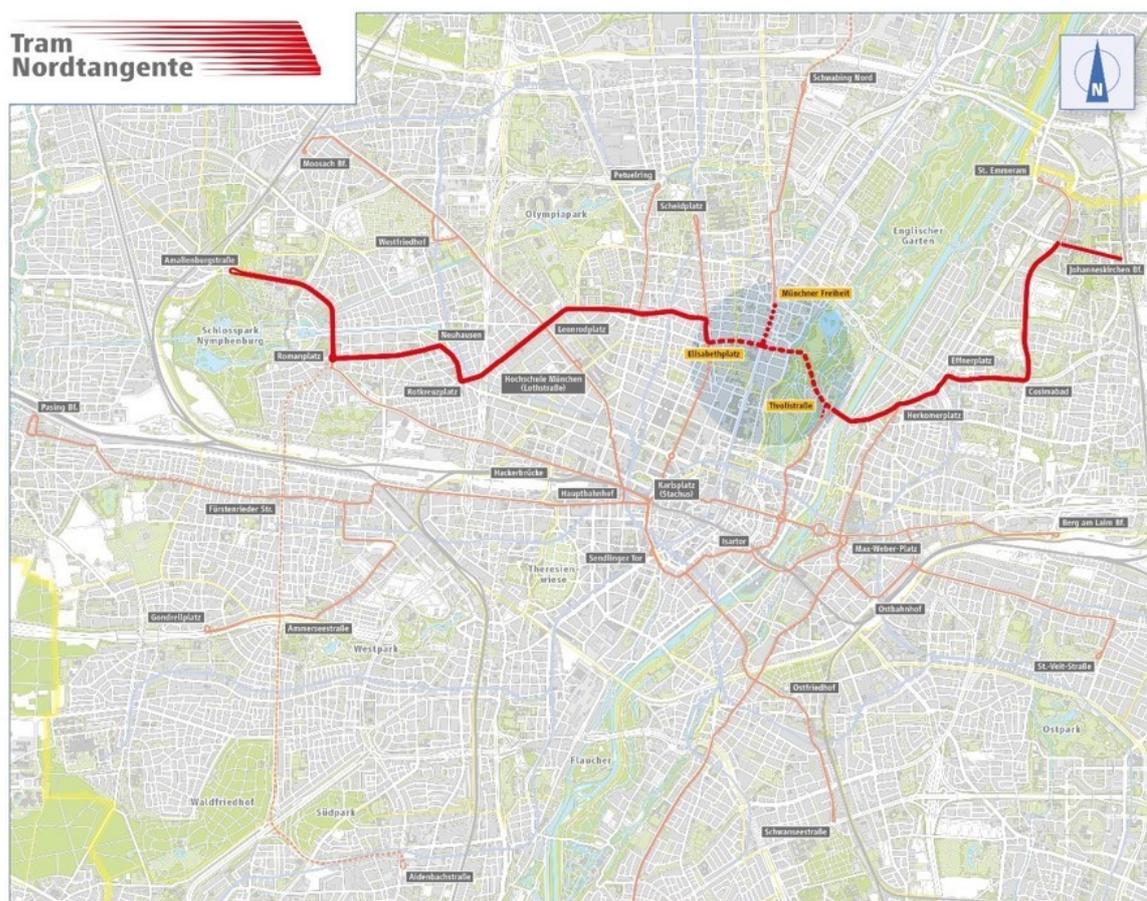


Abbildung 2: Lückenschluss Tram Nordtangente (Quelle: SWM/MVG, Hoch 3)

Die Trasse des Planfeststellungsabschnitts 1 wird an die bestehende Trasse der heutigen Tramlinien 27 und 28 in der Nordendstraße auf Höhe Elisabethplatz angeschlossen und durch Schwabing in Richtung Osten über die Franz-Joseph-Straße führen. An der Kreuzung zur Leopoldstraße verläuft die Trasse durch die Leopoldstraße nach Norden bis zur Münchner Freiheit. Dort erfolgt der Anschluss an die bestehenden Gleise der heutigen Linie 23.

Auf der Strecke des Planfeststellungsabschnitts 1 werden zwei neue Haltestellen hergestellt, wobei die nachfolgend genannten Haltestellenbezeichnungen als Arbeitstitel zu verstehen sind, die ggf. im Laufe der Planung noch geändert werden können:

- Habsburgerplatz
- Giselastraße

Die Bahnsteige an der Bestandsstrecke in der Nordendstraße werden neu geordnet, um alle Fahrmöglichkeiten abzudecken. Der Bahnsteig der Haltestelle Münchner Freiheit wird durch zwei neue Bahnsteige südlich der Wendeschleife ergänzt.

Die bestehenden Buslinien werden an die neuen Tramlinien angepasst und Parallelverkehr so weit möglich vermieden, bei gleichzeitigem Erhalt der kleinräumigen Erschließung der Wohn- und Arbeitsgebiete. Nachteile für Fahrgäste sollen nicht entstehen bzw. minimiert und mögliche Direktverbindungen auch bei einem künftigen Trambetrieb aufrechterhalten werden. Der Tucherpark beispielsweise wird jedoch auch weiterhin mit Bussen erschlossen sein.

Prüfung Alternative Linienführung durch Hohenzollernstraße:

Alternativ zur Linienführung durch die Franz-Joseph-Straße wurde eine Linienführung durch die Hohenzollernstraße im Ein- oder Zweirichtungsverkehr geprüft. Dieser Abschnitt war bis 1970 Teil des Linienwegs der historischen Linie 22 zwischen Nikolaiplatz und Ratzingerplatz.

Die Hohenzollernstraße verläuft als Einbahnstraße von Ost nach West. Eine eingleisige Führung der Tram würde eine Führung in Gegenrichtung durch die Franz-Joseph-Straße bedingen. Generell wären eingleisige Abschnitte in zwei unterschiedlichen Straßen im Vergleich zu zweigleisigen Abschnitten in nur einer Straße mit deutlich höheren Baukosten und größeren Beeinträchtigungen verbunden. Darüber hinaus wäre die Orientierung für die Fahrgäste dadurch deutlich ungünstiger. Für den Kreuzungsbereich Nordendstraße/ Franz-Joseph-Straße wären zudem die planerischen Vorteile einer nur eingleisigen Einmündung sehr gering. Der Straßenquerschnitt ist hier ausreichend breit, um unter Aufrechterhaltung aller Fahrbeziehungen die Gleise auf den Fahrspuren des Individualverkehrs für beide Richtungen vorzusehen.

Die Straßenbreite der Hohenzollernstraße ist mit ca. 14 m nur halb so breit wie die Franz-Joseph-Straße. Für eine zweigleisige Führung der Tram wären unter den räumlichen Gegebenheiten drei Varianten möglich, d.h. eine Tram-Fußgängerzone ohne Radverkehr oder eine Mischfläche (Tram/MIV) mit und ohne Überholmöglichkeiten des Radverkehrs. Bei allen Varianten würden die Nachteile für den Radverkehr oder den Fußverkehr über-

wiegen. Zudem würden alle Parkplätze und Liefermöglichkeiten entfallen.

Insgesamt stellt die zweigleisige Führung der Tramgleise durch die Franz-Joseph-Straße somit die deutlich bessere Lösung dar und soll daher weiterverfolgt werden.

1. Linienkonzept und Fahrgastprognose

Das Umfeld der Tram Nordtangente im Bereich der Stadtbezirke Schwabing-West (Stadtbezirk 4), Schwabing-Freimann (Stadtbezirk 12) und Altstadt-Lehel (Stadtbezirk 1) ist heute über die U-Bahnlinien U3 und U6 sowie der Tramlinien 16, 27/28 und 23 an das Tram- und U-Bahnnetz angebunden. Das Gebiet zwischen Leopoldstraße und Oettingenstraße wird derzeit durch Buslinien durch den Englischen Garten erschlossen. (siehe Abbildung 3).

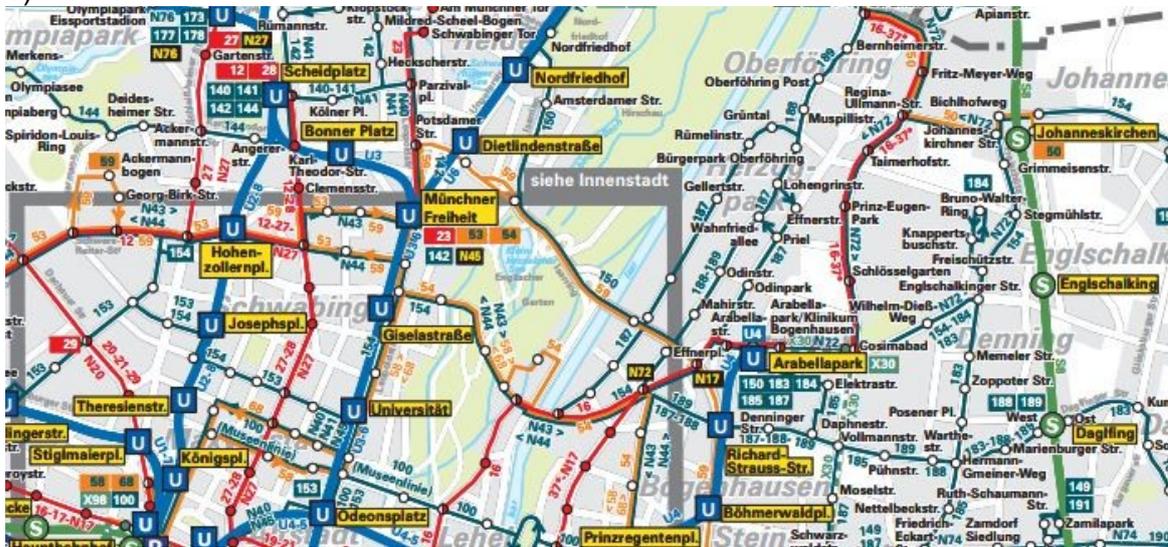


Abbildung 3: Bestehendes Liniennetz (Stand: Dezember 2021; Quelle: SWM/MVG)

Die vorgesehene Linienführung der Tram Nordtangente wurde gegenüber früheren Untersuchungen um die ergänzten Abschnitte durch die Leopoldstraße und den Anschluss an den S-Bahnhof Johanneskirchen (Arbeitstitel: Tram Johanneskirchen) weiterentwickelt. Des Weiteren ist die Verlängerung der Tram 23 in Richtung Norden (Tram Münchner Norden) im Prognosehorizont 2030 unterstellt. Damit ergeben sich vielfältige mögliche Linienführungen mit dem Ziel, attraktive Netze zu schaffen, die Kapazität des ÖV zu erhöhen und den größtmöglichen Nutzen vor Ort und für die Gesamtstadt zu erzielen.

Die aus Nachfragesicht beste Variante stellt folgendes Linienkonzept dar:

- Tram 11: (Amalienburgstraße)* - Neuhausen – Johanneskirchen (S)
- Tram 13: Schwabing-Nord – Münchner Freiheit – Maxmonument, weiter Richtung Osten/Süden
- Tram 23: Am Hart – Münchner Freiheit – Hauptbahnhof, weiter Richtung Westen

* Die Verlängerung der Linie 11 von Neuhausen zur Amalienburgstr. ist in einer späteren Stufe im Rahmen Ausbau Tramnetz ÖV30 vorgesehen.

Dieses Konzept bietet die größte Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Nach derzeitigem Planungsstand erfolgt die Bedienung der Tram-Neubaustrecke für die Linien 11, 13 und 23 tagsüber jeweils im 10 min-Takt (Spät- und Abendverkehr analog den Bedienungsstandards im übrigen Münchner Tramnetz). Somit ergibt sich für sämtliche

Planungsabschnitte ein 5 min-Takt (2 Linien jeweils 10 min-Takt). Dies entspricht der zu erwartenden Nachfrage und führt zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeuge.

Für den Prognosehorizont 2030 wurde auf dieser Basis eine Abschätzung des verkehrlichen Nutzens vorgenommen. Als vorläufiges Zwischenergebnis wird eine Mehrung um ca. 6.000 Personenfahrten je Werktag im ÖPNV ausgewiesen. Korrespondierend verringert sich die Verkehrsleistung im MIV um ca. 26.000 Personenkilometer im Vergleich zum Netz 2030 ohne die Tram Nordtangente.

In Abhängigkeit vom tatsächlich umgesetzten Betriebskonzept können somit folgende Zuwächse auf den vier Linienästen erwartet werden:

- Im Westast der Neubaustrecke werden in der Franz-Joseph-Straße täglich ca. 28.000 Fahrgäste die neue Tramverbindung nutzen. Hier gibt es im Bestand keine Busverbindung.
- Auf dem Ostast werden im Bereich des Englischen Gartens täglich ca. 10.000 Fahrgäste zusätzlich im Vergleich zur Busbedienung erwartet, so dass insgesamt täglich ca. 22.000 Fahrgäste den Abschnitt befahren werden.
- Den Nordast zur Münchner Freiheit werden zusätzlich ca. 11.000 Fahrgäste im Vergleich zu den bestehenden Busverbindungen täglich befahren, so dass insgesamt täglich ca. 15.000 Fahrgäste erwartet werden.
- Für den Abschnitt S-Bahnhof Johanneskirchen – Regina-Ullmann-Straße (Arbeitstitel: Tram Johanneskirchen) sind täglich ca. 5.000 Tramfahrgäste prognostiziert

Aufgrund der zeitlichen und verkehrlichen Zusammenhänge mit dem Projekt Tram München Norden ist eine gesamthafte Betrachtung der Tram Nordtangente mit der Tram Münchner Norden durchgeführt worden. Die den SWM vorliegende Abschätzung des Verkehrswertes weist basierend auf der bisher vorliegenden Kostenermittlung ein positives Ergebnis mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 auf. Eine gesamthafte Antragstellung als ein Fördervorhaben ist mit dem Fördergeber in Abstimmung. Tram-Neubaustrecken sind grundsätzlich zuwendungsfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht jedoch nicht.

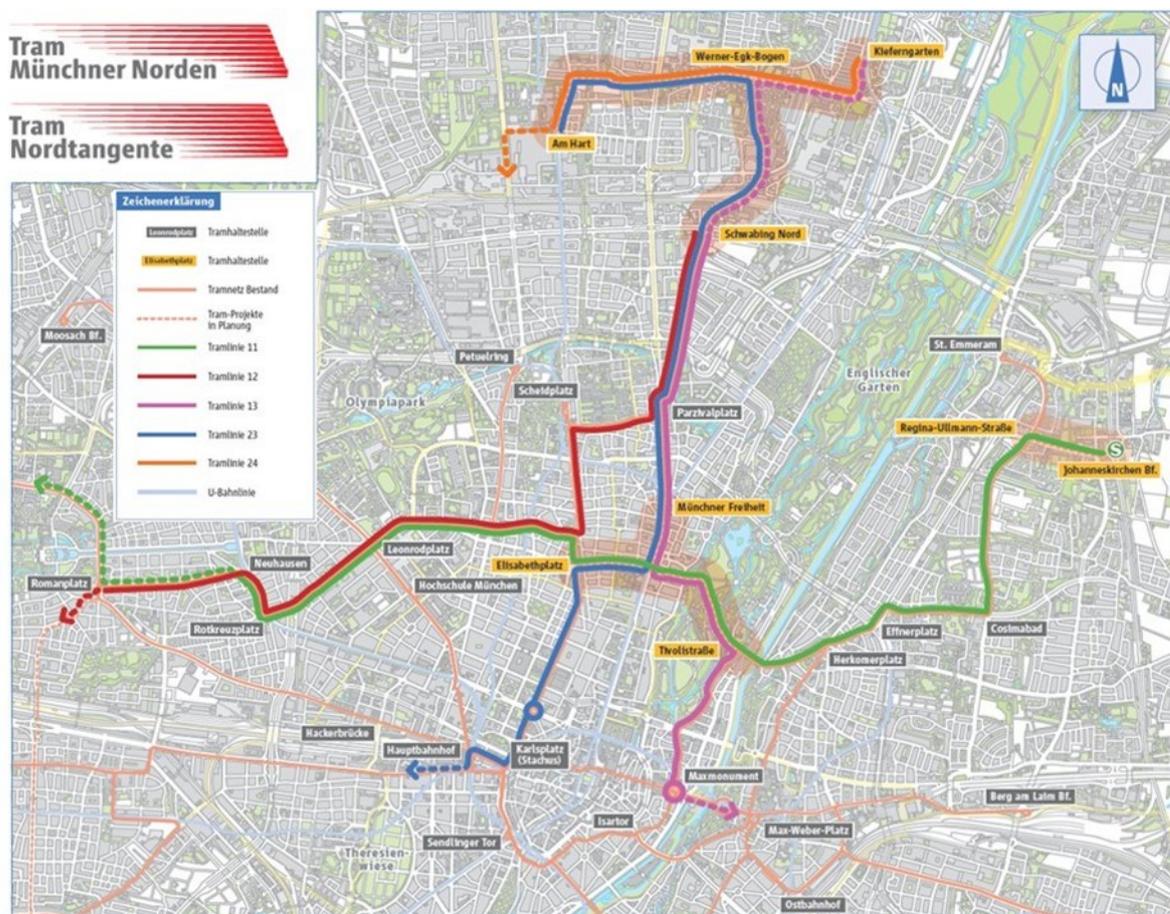


Abbildung 4: Unterstelltes Liniennetz Verkehrsuntersuchung (Datenbasis 2030, Quelle SWM/Hoch 3)

1. Projektbeschreibung des Planfeststellungsabschnittes 1

Nachfolgend wird der Planfeststellungsabschnitt 1 der Tram-Neubaustrecke vom Elisabethplatz bis Münchner Freiheit beschrieben. Die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 werden in gesonderten Trassierungsbeschlüssen behandelt.

Die Tramtrasse wird auf gesamter Strecke als straßenbündiger Bahnkörper weitestgehend im Mischverkehr mit dem Individualverkehr geführt. Ausnahmen vom Mischverkehr bilden der Zulauf zum Bahnsteig der Haltestelle Giselastraße in der Franz-Joseph-Straße mit abmarkiertem Planum und der Zulauf zum stadtauswärtigen Bahnsteig der Haltestelle Münchner Freiheit mit baulich abgegrenztem Planum.

Die straßenbündige Tramführung resultiert aus der Berücksichtigung der stadträumlichen Gegebenheiten. Im geschlossen und mit Bäumen bestandenen Straßenzug der Franz-Joseph-Straße mit ihren zahlreichen denkmalgeschützten Gebäuden fügt sich eine straßenbündig geführte Tram stimmig in den Straßenquerschnitt ein. Die Straßenbreite in der Leopoldstraße würde zwar grundsätzlich die Aufnahme eines besonderen Bahnkörpers in Mittellage ermöglichen, führt aber entweder zum Entfall einer Pappelreihe oder zu gravierenden Nachteilen für die übrigen Verkehrsteilnehmer*innen und wird daher

nicht weiterverfolgt (siehe Kapitel 5.1.5).

Der Verkehr wird in diesem Teil der Leopoldstraße (zwischen Lichtzeichenanlage Franz-Joseph-/Leopoldstraße und Leopold-/Ungererstraße) durch die Dosierung der Zuflüsse so gesteuert, dass in beiden Fahrtrichtungen ein stabiler und funktionierender Verkehrsablauf für den MIV und für den Trambetrieb erreicht werden kann.

Neben der Errichtung der Tram-Neubaustrecke werden auch Verbesserungen im anliegenden Straßenraum vorgenommen. Diese umfassen auch die Erneuerung der Platzfläche Münchner Freiheit unmittelbar angrenzend an die bestehende Haltestelle hinsichtlich der Barrierefreiheit. Eine Aufwertung der Anlagen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einschließlich der bestmöglichen Umsetzung der Vorgaben aus dem Radentscheid und die Integration des Radschnellwegs in der Leopoldstraße sind ebenfalls Bestandteil des Projekts.

Die Verlegung des nordwestlichen U-Bahnabgangs Giselastraße um ca. 2 m nach Norden ermöglicht die seit langem gewünschte Errichtung einer oberirdischen Fußgängerquerung nördlich des Knotens Leopoldstraße/ Franz-Joseph-Straße/ Martiusstraße.

Die vorliegende Planung entspricht dem Stand der Technik und wurde anhand der einschlägigen Normen, Richtlinien und Verordnungen erstellt, insbesondere der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab). Eine detaillierte Beschreibung der Planung ist den folgenden Kapiteln zu entnehmen.

1.1. Gleisanlagen und öffentliche Verkehrsflächen

1.1.1. Anschluss Nordendstraße – Knoten Elisabethplatz/ Franz- Joseph-Straße/ Kurfürstenstraße

Die Neubaustrecke schließt an die bestehende Gleisanlage der Linien 27 und 28 in der Nordendstraße auf Höhe des Elisabethplatzes mit einem Gleisdreieck für nördliche und südliche Fahrbeziehungen an. Die Planung ist in Abbildung 5 dargestellt. Zwei weitere Tram-Bahnsteige sind an den jeweiligen gegenüberliegenden Stellen der bestehenden Haltestellen vorgesehen. Mit diesen vier Bahnsteigen können alle Fahrbeziehungen erfüllt werden.

Der anzupassende Bereich in der Nordendstraße umfasst einen ca. 140 m langen Abschnitt nach Süden bzw. einen ca. 120 m langen Abschnitt nach Norden.

Die Elisabethstraße wird im Zulauf auf die Kreuzung bis zur Einmündung Elisabethplatz für den Radverkehr angepasst: Der im Süden auf Gehbahnniveau verlaufende Radweg wird für eine sichere Weiterführung nach Osten als Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegt. Der bestehende Taxistandplatz wird nach Beendigung der Maßnahmen in erweiterter Breite wieder an alter Stelle vorgesehen.

Die Radverkehrsführung in der Nordendstraße auf der Fahrbahn bleibt wie im Bestand erhalten. Im Bereich der Bahnsteige wird eine angehobene Radverkehrsführung analog dem Beispiel Karolinenplatz zwischen Bahnsteig und Gehbahn mit Breiten von 1,25 m bis

1,60 m angeboten.

Der geplante Umbau des Elisabethmarktes wurde in der Planung berücksichtigt. Die nördlichen Marktstände schließen mit ausreichend breiten Gehbahnflächen auf Höhe der südlichen Bahnsteige an.

Die Anzahl der Fahrspuren und Fahrbeziehungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bleibt am Knotenpunkt gleich.

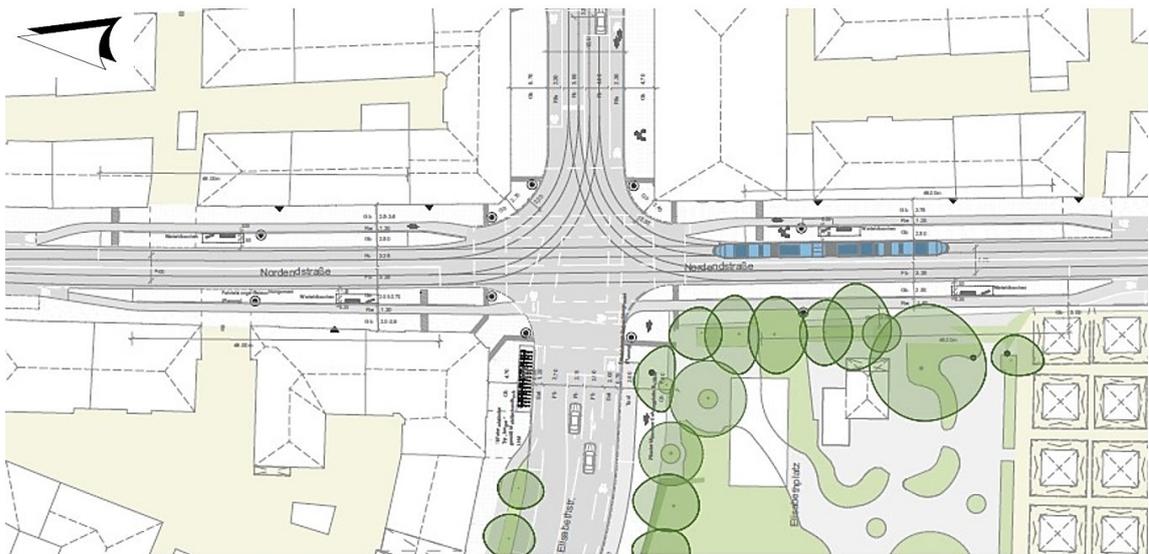


Abbildung 5: Lageplan Nordendstraße – Knoten Elisabethplatz / Franz-Joseph-Straße (Quelle: SWM/ MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

1.1.2. Franz-Joseph-Straße – Kurfürstenstraße

Der Straßenraum bis zur Kurfürstenstraße wird infolge der Tramplanung neu aufgeteilt. Für den Individualverkehr und die Tram ist eine gemeinsame Fahrspur pro Richtung unter Beibehaltung aller bestehenden Fahrbeziehungen vorgesehen.

Angrenzend dazu verlaufen 2,30 m breite Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Dafür werden der nördliche Parkstreifen und die gesonderte Linksabbiegerspur östlich und westlich der Kurfürstenstraße zurückgenommen. Die bestehenden schmalen Radwege auf Gehbahniveau werden zugunsten breiter Gehbahnen zurückgebaut (siehe Abbildung 6).

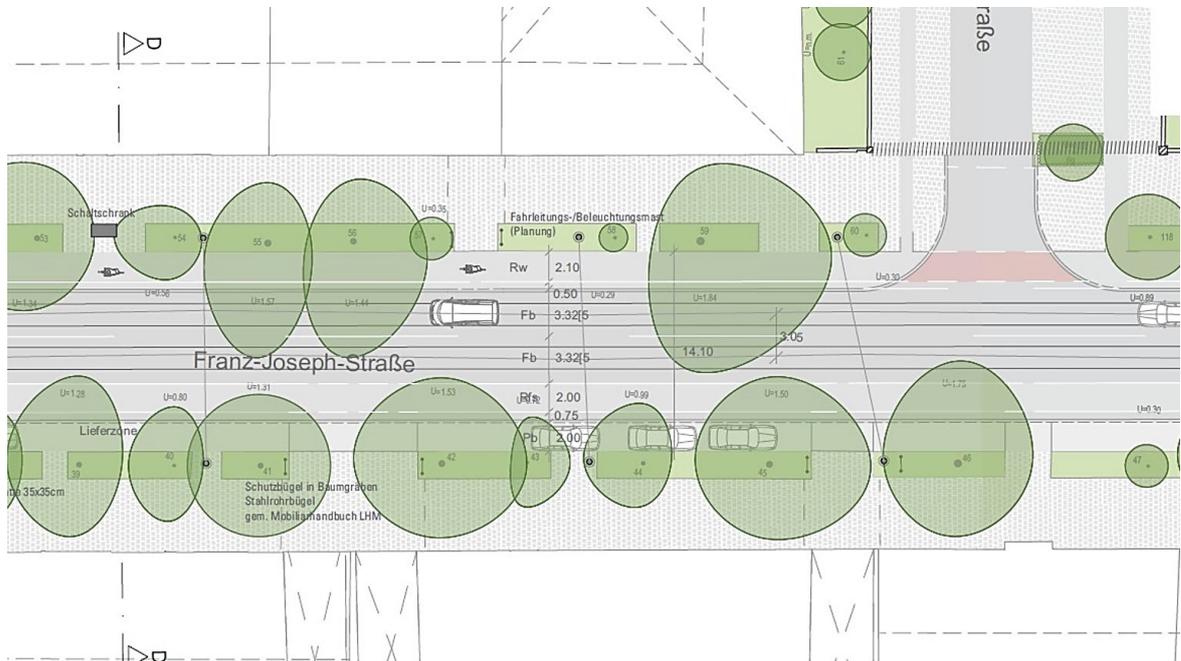


Abbildung 7: Ausschnitt Lageplan Franz-Joseph-Straße / Kurfürstenstraße bis Habsburgerplatz (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

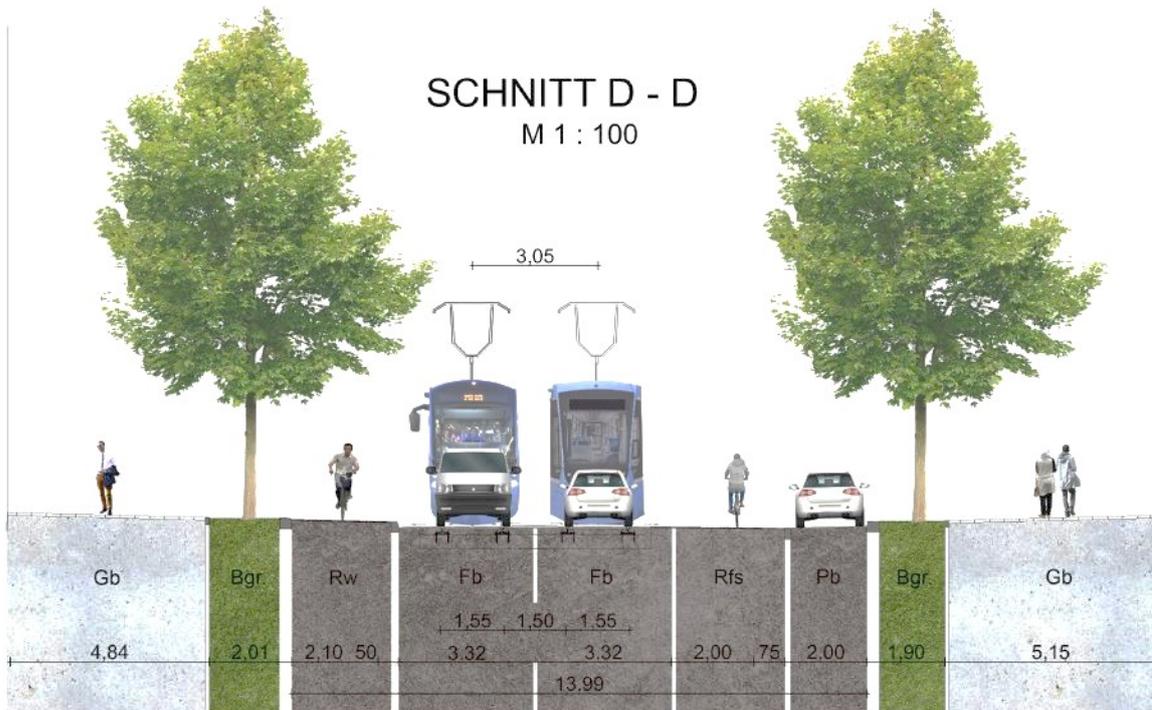


Abbildung 8: Querschnitt Franz-Joseph-Straße westlich Habsburgerplatz (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

1.1.4. Franz-Joseph-Straße – Habsburgerplatz bis Leopoldstraße

Die versetzt angeordneten Bahnsteige für die Haltestelle Habsburgerplatz fügen sich nahtlos in die Seitenräume ein. Der Radverkehr wird analog der Haltestelle Elisabethplatz angehoben hinter den Bahnsteigen mit einer Breite von 1,75 m entlanggeführt. Für den barrierefreien Zugang zur Haltestelle muss ein Baum gefällt werden. Eine Neupflanzung leicht versetzt gleicht diesen vor Ort aus. Der bestehende Linksabbieger in die Friedrichstraße wird zugunsten einer kombinierten Fahrspur für alle Fahrbeziehungen zurückgenommen.

Östlich der Friedrichstraße wechselt der südliche Radfahrstreifen in einen baulichen Radweg mit 2,0 m Breite (zzgl. Sicherheitsstreifen) auf Niveau der Bestandsbaumgräben. Östlich des Bahnsteigs auf der nördlichen Straßenseite wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen mit 2,0 m Breite (zzgl. Sicherheitsstreifen) auf Fahrbahnniveau vor der nun nördlich angeordneten Parkbucht mit Lieferzonen geführt (siehe Abbildungen 9 und 10). Ein baulicher Radweg im Norden ist aufgrund der Belange des Brandschutzes und der Beibehaltung des nördlichen Parkstreifen nicht möglich (siehe auch Kapitel 5.9).



Abbildung 9: Haltestelle Habsburgerplatz (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

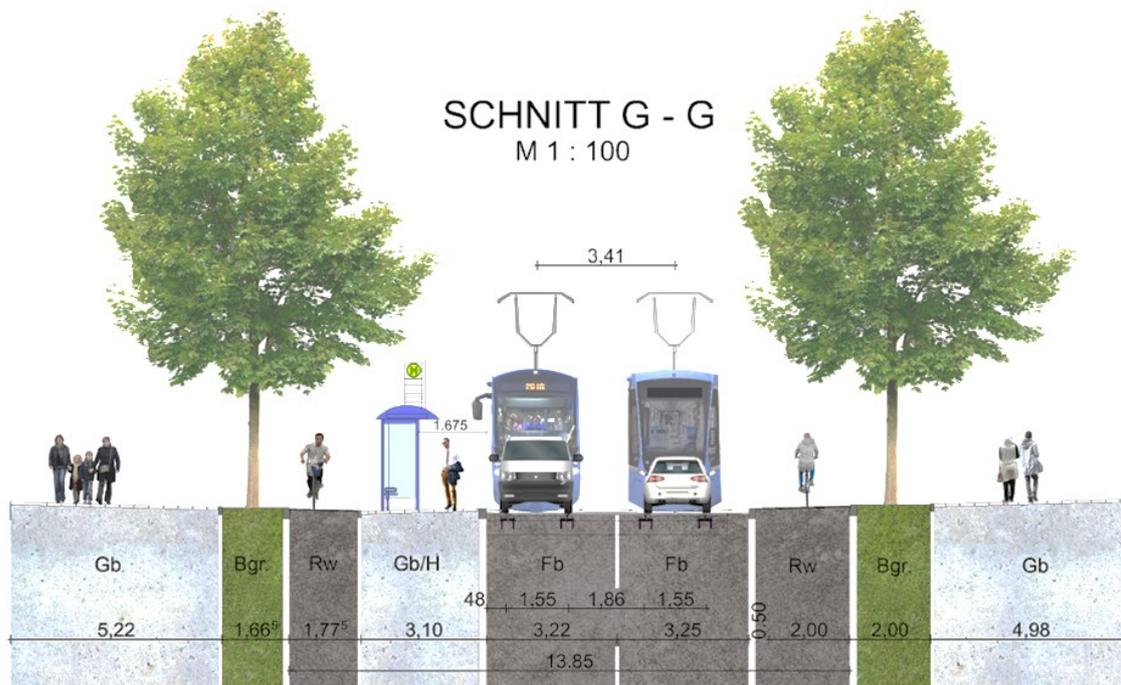


Abbildung 10: Schnitt Haltestelle Habsburgerplatz (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

Auf Höhe der Wilhelmstraße weitet sich der Straßenraum in Richtung Leopoldstraße auf. Die Tram in östlicher Fahrtrichtung verlässt die gemeinsam mit dem MIV genutzte Fahrspur für den mittig angeordneten Bahnsteig der Haltestelle Giselastraße. Die Haltestelle Giselastraße umfasst jeweils einen Bahnsteig im Zulauf zum Knoten, d.h. jeweils einen Bahnsteig in der Franz-Joseph-Straße und in der Leopoldstraße (siehe Kapitel 5.1.5). Zur störungsfreien Abwicklung der Tramverkehre ist die separate Tramführung im Zulauf zum Knoten aus der Franz-Joseph-Straße zwingend erforderlich.

Die Querschnittsgestaltung in diesem Abschnitt orientiert sich wesentlich an der stadtbildprägenden Platane am südlichen Fahrbahnrand. Sie bedingt die Breite der Spuren für den MIV, Rad- und Fußverkehr und den Bahnsteig. Aus drei separaten Fahrspuren für jede Richtung werden in der Planung die Linksabbiege- und Geradeausspur in eine gemeinsame Fahrspur gebündelt, für den Rechtsverkehr bleibt eine separate Spur bestehen.

Der Radverkehr wird im Zulauf zum Knoten vom Radweg mittels Radfahrstreifen auf die Fahrbahn geführt. Nördlich wird ein baulicher Radweg auf Gehbahnniveau vorgesehen (siehe Abbildungen 11 und 12).

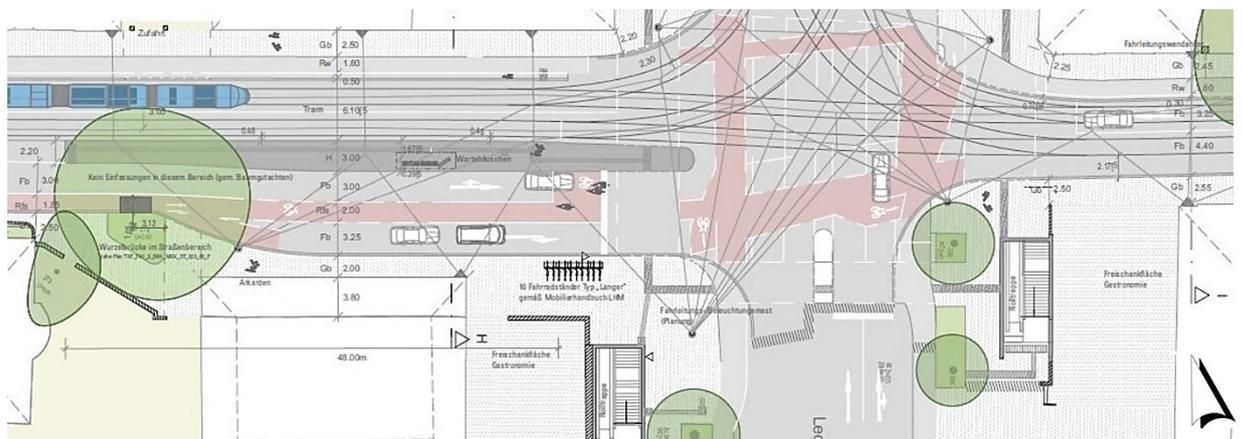


Abbildung 11: Franz-Joseph-Straße – Leopoldstraße (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

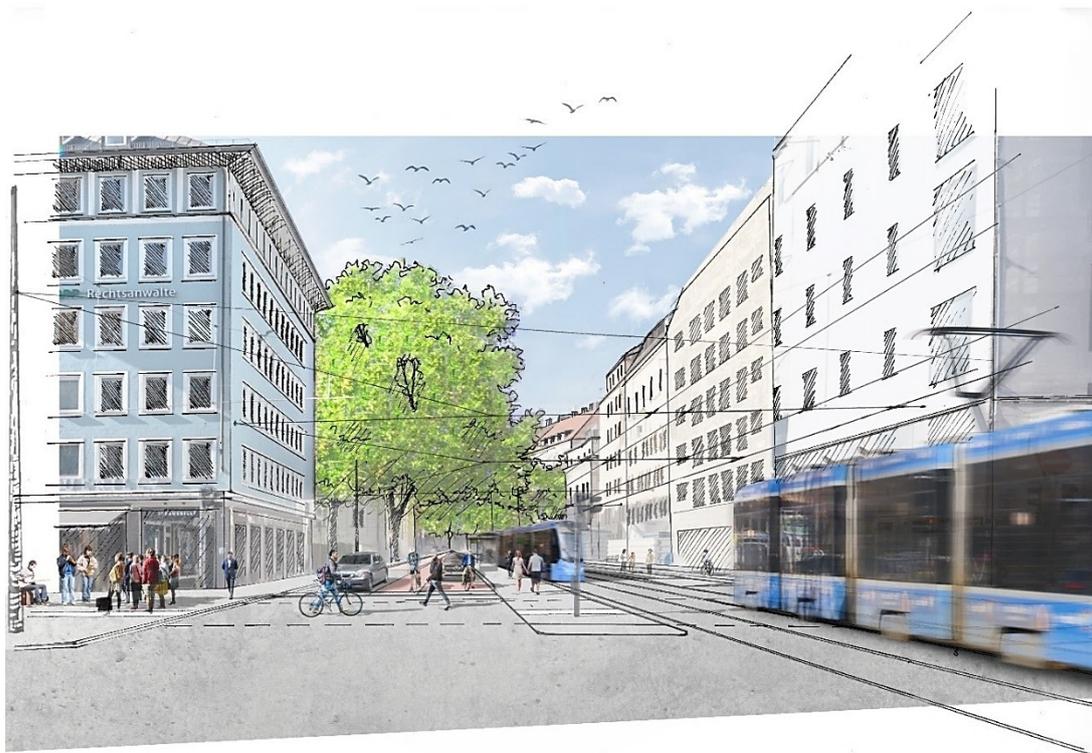


Abbildung 12: Visualisierung Knoten Franz-Joseph-Straße - Leopoldstraße (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

Am Knoten Franz-Joseph-Straße/ Leopoldstraße/ Martiusstraße wurde auf Impuls der Initiatorinnen des Radentscheids ebenfalls eine Variante mit radentscheidskonformen 2,30 m breiten Radwegen entwickelt, die eine Einbahnstraßenregelung für den MIV nach Westen bis zum Habsburgerplatz zur Folge hätte (siehe Abbildung 13). Die Verträglichkeit wurde vom Mobilitätsreferat mittels Modellierung zu möglichen Verkehrsverlagerungen und vom Gutachter mittels Berechnung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeiten untersucht. Aus gutachterlicher Sicht überwiegen dabei die Vorteile der ursprünglichen Planung mit Zweirichtungsverkehr im westlichen Arm der Lichtzeichenanlage Franz-Joseph-/ Leopoldstraße gegenüber einer radentscheidskonformen Planung mit Sperrung der westlichen Zufahrt für den MIV, die zu Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete und durch Ausweichverkehr zu einer Verschärfung bestehender Leistungsfähigkeitsengpässe insbesondere an der Münchner Freiheit aus Richtung Herzogstraße führt, so dass im Weiteren, nach Entscheidung des Mobilitätsreferates, die Planung mit Inselbahnsteig und regelwerks- und rechtskonformen Radwegen verfolgt wird.

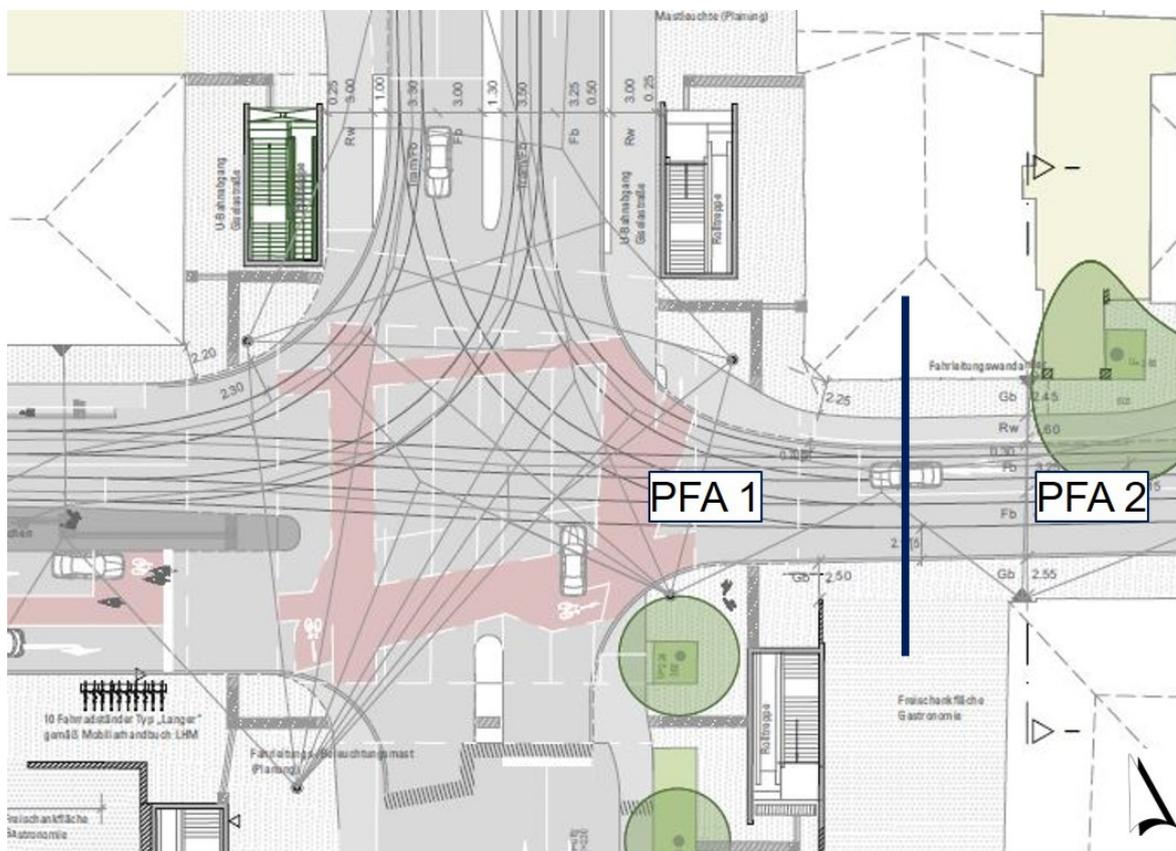


Abbildung 14: Schnittstelle zwischen Planfeststellungsabschnitt 1 und 2 (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

1.1.5. Leopoldstraße von Franz-Joseph-Straße bis Hohenzollernstraße

Wichtige Parameter für die Querschnittsgestaltung stellen neben der Betriebsstabilität und der Beschleunigung der Tram die Integration des Radschnellwegs in den Münchner Norden und der Erhalt der stadtbildprägenden Pappelreihen dar.

Die Tramführung erfolgt straßenbündig im Mischverkehr, stadtauswärts auf der inneren, stadteinwärts auf der äußeren Fahrspur (siehe Abbildungen 17 und 18). Eine angemessene Betriebsstabilität und Beschleunigung der Tram stadtauswärts ist durch die Positionierung auf die innere Fahrspur gegeben. Stadteinwärts wird dies durch den separaten Rechtsabbieger in die Kaiserstraße (siehe auch Kapitel 5.1.6), eine Rotschaltung von Fuß- und Radverkehr bei der Kreuzung mit der Hohenzollernstraße bei Annäherung der Tram und durch die Umwandlung der Ainmillerstraße in eine Einbahnstraße ermöglicht. Hierdurch und durch eine lichtsignalgeregelte Zuflussdosierung für den Kfz-Verkehr dieses Abschnittes der Leopoldstraße (siehe Kap. 5.4) kann die Durchfahrt der Tram in beiden Fahrrichtungen im Kfz-Verkehr sichergestellt werden. Die erforderlichen verkehrssteuernden Maßnahmen sollen im weiteren Planungsverlauf durch vertiefte Untersuchungen konkretisiert werden.

Durch die straßenbündige Tramführung ist der Erhalt der beiden Fahrspuren für den MIV je Richtung möglich. Auch die Linksabbiegespur in die Hohenzollernstraße bleibt zur Er-

reichbarkeit der Wohngebiete erhalten.

In den Seitenräumen wird auf gesamter Länge und für beide Fahrtrichtungen der Radschnellweg mit regelkonformer Breite von 3,00 m (zuzüglich Sicherheitsstreifen) integriert. Die stadtbildprägenden Pappelreihen bleiben erhalten. Parkbuchten sind nördlich der Hohenzollernstraße im Seitenraum möglich.

Im Zulauf zum Knoten Franz-Joseph-/Leopold-/ Martiusstraße wird der Bahnsteig in Seitenlage vor dem Radschnellweg angeordnet. Dies resultiert aus den räumlichen Gegebenheiten in der Franz-Joseph-Straße sowie aus Gründen der Leistungsfähigkeit für die Leopoldstraße (siehe auch Kapitel 5.4).

Der bestehende Linksabbieger aus der Leopoldstraße in die Martiusstraße wird zugunsten einer höheren Leistungsfähigkeit des Knotens und aus Platzgründen zurückgenommen. Die damit verbundenen Umwege werden als vertretbar angesehen. Die übrigen Fahrbeziehungen und Fahrspuraufteilungen bleiben unverändert.

Der nordwestliche U-Bahnabgang Giselastraße muss anlässlich des Tramprojekts um etwa zwei Meter nach Norden verlegt werden und ermöglicht dadurch die seit Langem von der Bevölkerung gewünschte Errichtung einer oberirdischen Fußgängerquerung an dieser Stelle.

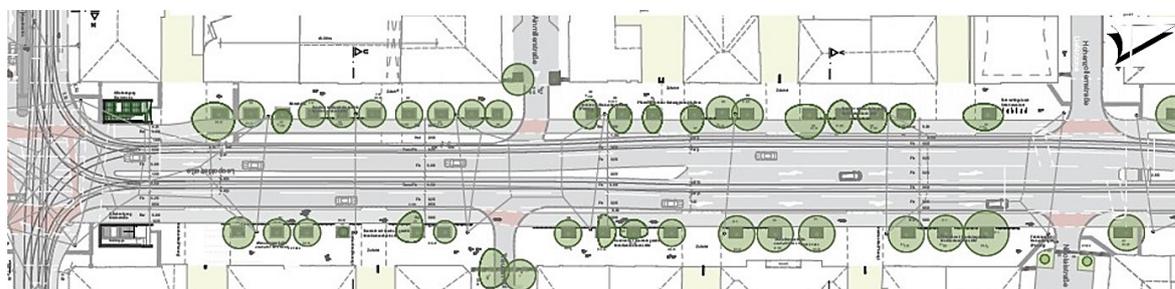


Abbildung 17: Lageplan Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph- und Hohenzollernstraße (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten)

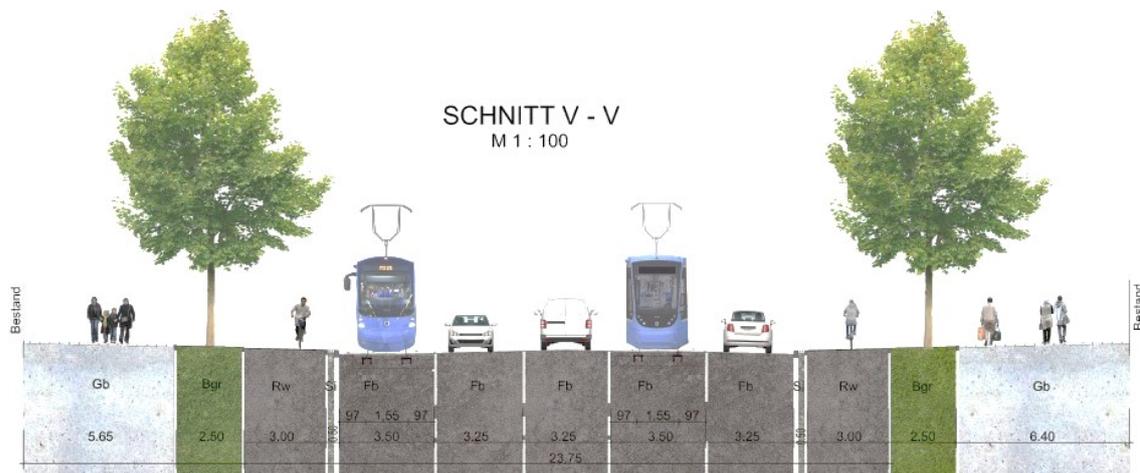


Abbildung 18: Querschnitt Leopoldstraße südlich Hohenzollernstraße (Quelle: SWM/MVG, mgk Land-

schaftsarchitekten)

1.1.6. Leopoldstraße von Hohenzollernstraße bis Münchner Freiheit

Auch nördlich der Hohenzollernstraße wird die Tramführung im Mischverkehr bis zum Zulauf auf den neuen stadtauswärtigen Mittelbahnsteig südlich der Münchner Freiheit fortgeführt.

Auf Höhe der Münchner Freiheit erfolgt der Anschluss an die bestehenden Gleise der heutigen Linie 23 (siehe Abbildungen 19 und 20). Die als Tram 23 von Norden in Mittellage geführte Tram wird nach dem Knoten auf die rechte Fahrspur mit einem neuen Bahnsteig in Seitenlage geführt. Somit entsteht südlich der Münchner Freiheit für beide Fahrtrichtungen eine neue Durchgangshaltestelle für den Tram- und Busverkehr. Die Tramwendeschleife an der Münchner Freiheit wird künftig nur noch für Wendefahrten aus Norden mit Weiterfahrt nach Norden im Störungs- oder Umleitungsfall und für den Busverkehr verwendet. Bei einer vorzeitigen Inbetriebnahme des Abschnitts Elisabethplatz bis Münchner Freiheit wird bis zur vollständigen Inbetriebnahme der Tram Nordtangente in der Hauptverkehrszeit die Linie 23 von Schwabing Nord bis zur Münchner Freiheit verkehren.

Die Fahrspuraufteilung für den MIV wird auf Höhe Kaiserstraße im Vergleich zum Bestand in zwei Spuren geradeaus und in eine separate Rechtsabbiegespur neu geordnet, um die Betriebsstabilität und Beschleunigung der Tram sicherzustellen.

Im Knotenzulauf zur Münchner Freiheit von Süden wird aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Sicherheit für den Radverkehr aus der vormals kombinierten Geradeaus/rechts-Fahrspur ein separater Rechtsabbieger in die Feilitzschstraße. Der vormals separate Linksabbieger wird in der Planung mit einer Geradeausspur kombiniert.

Die übrigen Fahrbeziehungen und Fahrspuraufteilungen bleiben unverändert.

Mit den Durchgangshaltestellen südlich der Mobilitätsstation können die Buspositionen an der Münchner Freiheit neu geordnet und optimiert werden, so dass Ein- und Ausfahrvorgänge der Busse in die Wendeschleife nur noch für endende bzw. wendende Linien notwendig sind und die Knotenbelastung deutlich reduziert werden kann. Die bestehende Busposition der Linie 59 in Fahrtrichtung Norden wird verlegt. Dadurch kann der bisher hinter der Mobilitätsstation auf der Platzfläche der Münchner Freiheit verlaufende Radverkehr nach vorne auf die Fahrbahn als 2,30 m breiter Radfahrstreifengeführt werden. Die bestehenden Konflikte auf der Platzfläche zwischen Radfahrenden und kreuzenden Fußgänger*innen sowie an der Tramhaltestelle wartenden Fahrgästen werden damit aufgelöst.

Die Veränderung der Radwegführung wird zum Anlass genommen, die an die Mobilitätsstation angrenzenden Kleinsteinpflasterflächen der Münchner Freiheit barrierefrei zu erneuern (siehe auch Kapitel 5.2).

Die Raumaufteilung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Hohenzollernstraße und Münchner Freiheit wird wie im südlichen Abschnitt weiterverfolgt. Auch hier bleiben die Pappelreihen erhalten und zusätzlich wird die Reihe auf der Ostseite über die Franzstraße hinaus ergänzt. Auf der Westseite entstehende Seitenräume werden für Fahrradabstell-

plätze, als Parkbuchten für Taxi und Lieferverkehr, sowie für einen Behindertenstellplatz genutzt. Südlich der Münchner Freiheit werden durch die Verbreiterung der Seitenräume neue Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger*innen geschaffen (siehe auch Kapitel 5.2).

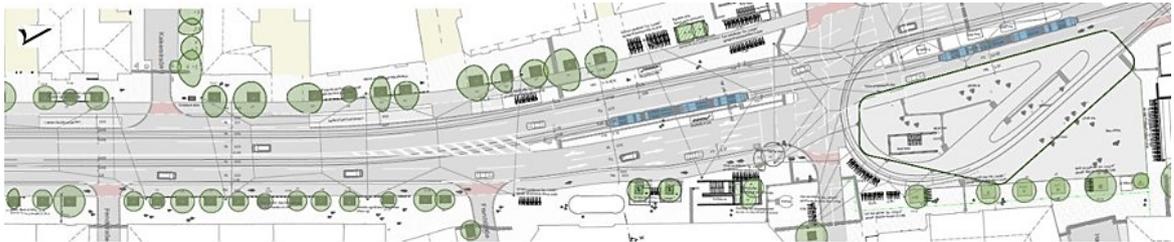


Abbildung 19: Leopoldstraße nördlicher Abschnitt bis Münchner Freiheit (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten



Abbildung 20: Visualisierung Leopoldstraße nördlicher Abschnitt bis Münchner Freiheit (Quelle: SWM/MVG, mgk Landschaftsarchitekten

Anlässlich des Tramprojekts wird die Bushaltestelle in der Hohenzollernstraße barrierefrei ausgebaut.

1.2. Fuß- und Radverkehr

Die vorliegende Planung wurde den Initiatoren des Radentscheids am 28.05.2020 und der Arbeitsgruppe „aktuelle Radverkehrsprojekte (REM)“ am 27.01.2022 vorgestellt. Die Planung berücksichtigt soweit technisch und geometrisch möglich und anwendungsrelevant die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses "Bürgerbegehren - Radentscheid" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572). Zudem wird in die Planung der Abschnitt Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit der Radschnellwegverbindung

„Vorzugsvariante B1“ aus dem Stadtratsbeschluss „Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925) integriert.

Verbesserungen für den Fußverkehr im Sinne der Barrierefreiheit wurden mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt und ergeben sich zusätzlich zur im Kapitel 5.6 beschriebenen Barrierefreiheit der Haltestellen. Sämtliche signalisierten Querungsstellen werden mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet. Auch die U-Bahnabgänge und U-Bahnaufzüge im Projektumgriff erhalten ein Leitsystem.

Im Rahmen der barrierefreien Erneuerung der Kleinsteinpflasterfläche an der Münchner Freiheit wurde mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen ein Leitsystem für die Platzfläche und die überdachte Tram-/Buswendeanlage, einschließlich Anbindung der U-Bahnabgänge, entwickelt.

Die Beläge für die Flächen des Fußverkehrs werden anlässlich des Tramprojekts erneuert.

Nordendstraße:

Die Elisabethstraße wird im Zulauf auf die Kreuzung bis zur Einmündung Elisabethplatz für den Radverkehr angepasst: Der im Süden auf Gehbahnniveau verlaufende Radweg wird für eine sichere Weiterführung nach Osten als Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegt. Im Bereich der Haltestellen in der Nordendstraße wird der Radverkehr auf Bahnsteigniveau angehoben und hinter den Bahnsteigen entlanggeführt. Außerhalb der Haltestellen erfolgt die Führung analog zum Bestand auf der Fahrbahn jeweils rechts der Schienen.

Das für den Fußverkehr entstehende Platzangebot ergibt sich im Bereich der angehobenen Radverkehrsführung entlang der Bahnsteige aus den zur Verfügung stehenden Breiten bis zu den Hauskanten. Damit steht ein ähnliches Platzangebot zur Verfügung wie im Bestand.

Franz-Joseph-Straße:

Die im Bestand abmarkierten Radwege (ca. 2,00 m) werden aus den Gehbahnflächen in Richtung Fahrbahn verlegt. Dadurch vergrößern sich die für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen im Schnitt auf ca. 5,00 m.

Der Erhalt der prägenden Bestandsbäume und die hohe Stellplatznachfrage der Bewohner, für die auch künftig eine Längsparkerreihe zur Verfügung steht, führen für den Radverkehr zu baulichen Radwegen mit 2,00 – 2,20 m Breite (zzgl. Sicherheitsstreifen) bzw. zu 2,00 m breiten Radfahrstreifen (zzgl. Sicherheitsstreifen) im Bereich von Längsparkern. Bei Haltestellen verengen sich die hinter den Bahnsteigen entlangführenden Radwege auf 1,75 m.

Das Erfordernis von Radfahrstreifen im Bereich von Längsparkern resultiert aus den Brandschutzvorgaben (siehe Kapitel 5.9).

Die Ziele des Radentscheids wurden in der Entwurfsplanung auf Umsetzbarkeit geprüft. Zwischen Nordend- und Kurfürstenstraße sind bauliche Radwege aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Knotenbereich mit der Nordendstraße nicht umsetzbar.

Zwischen Kurfürsten- und Wilhelmstraße hätten bauliche Radwege mit radentscheidskonformen Breiten den Entfall aller Längsparker oder die Fällung einer Baumreihe zur Folge gehabt. Dies wurde daher nicht weiterverfolgt. Unter Berücksichtigung des Baumschutzes und der Beibehaltung einer Längsparkerreihe ergeben sich maximal mögliche Radwegbreiten von 2,00 – 2,20 m (zzgl. Sicherheitsstreifen). Diese Planung ist in Abbildung 21 dargestellt und bildete die Grundlage für das Spartenverfahren.

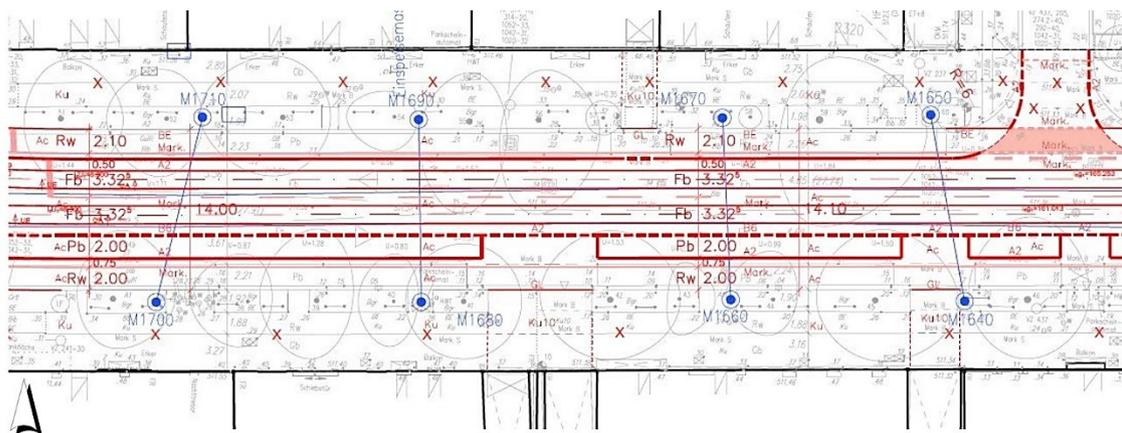


Abbildung 21: Ausschnitt Franz-Joseph-Straße – beidseitige Radwege (Quelle: SWM/MVG, Schönberg Ingenieure)

Aus dem Spartenverfahren resultierende Anforderungen des Brandschutzes haben zu einer Neuprofilierung geführt (siehe auch Kapitel 5.9). Um die Anleiterbarkeit für alle Fassaden in der Franz-Joseph-Straße zwischen Kurfürsten- und Wilhelmstraße zu ermöglichen, musste die Planung im Querschnitt überarbeitet werden. Unter der Prämisse des Erhalts einer Längsparkerreihe wurde in den Abschnitten mit Parkbuchten und dahinter verlaufenden baulichen Radwegen eine Umplanung mit vorgelagertem Radfahrstreifen und dahinter verlaufenden Parkbuchten vorgenommen. Der Planung wurde seitens der Arbeitsgruppe „aktuelle Radverkehrsprojekte (REM)“ am 27.01.2022 zugestimmt.

Wie bereits im Kapitel 5.1.4 aufgeführt weitet sich der Straßenquerschnitt auf Höhe der Wilhelmstraße in Richtung Leopoldstraße auf. Die stadtbildprägende bestehende Platane am südlichen Fahrbahnrand bestimmt den künftigen Straßenquerschnitt und damit auch die Breite der Flächen für den Rad- und Fußverkehr. Der Radverkehr wird im Süden vom Radweg auf einen 2,00 m breiten Radfahrstreifen auf die Fahrbahn geführt. Nördlich wird ein baulicher Radweg mit 1,60 m Breite (zzgl. Sicherheitsstreifen) auf Gehbahnniveau vorgesehen. Eine radentscheidskonforme Variante der Querschnittsgestaltung wurde geprüft und aufgrund nachteiliger Folgen (Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete, Verschärfung bestehender Leistungsfähigkeitsengpässe) nicht weiterverfolgt (siehe auch Kapitel 5.1.4)

Beide Planungen wurden der Arbeitsgruppe „aktuelle Radverkehrsprojekte (REM)“ am 27.01.2022 vorgestellt. Die Initiator*innen des Radentscheids betrachten die radentscheidskonforme Variante mit Sperrung der Franz-Joseph-Straße für den MIV zwischen Habsburger Platz und Leopoldstraße in Fahrtrichtung Osten als Vorzugsvariante. Demgegenüber steht die aus Gutachtersicht und aus Sicht des Mobilitätsreferats aufgrund der resultierenden Verkehrszunahmen in der Georgenstraße, der Herzogstraße und der Nordendstraße weiterzuverfolgende Planung mit Zweirichtungsverkehr.

Leopoldstraße:

Auf dem gesamten Abschnitt zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit wird der Radschnellweg beidseitig mit einer baulichen Breite von 3,00 m zzgl. Sicherheitsstreifen geplant und vor den Pappelreihen geführt. Die Flächen für den Fußverkehr bleiben in ihrer Ausdehnung wie im Bestand erhalten. Südlich der Münchner Freiheit werden durch die Verbreiterung der Seitenräume auf der Ost- und Westseite zudem neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen.

Fahrradstellplätze:

Zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten werden an der Elisabethstraße, in der Franz-Joseph-Straße im Bereich der Haltestelle Habsburgerplatz und südwestlich des Knotens Leopold-/ Franz-Joseph-/ Martiusstraße angeboten. Darüber hinaus werden auch in der Leopoldstraße auf Höhe Hohenzollernstraße und südlich der Münchner Freiheit, sowie an der erneuerten Platzfläche östlich der Überdachung Münchner Freiheit weitere Abstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt.

1.3. Ruhender Verkehr

Die Integration der Tramtrasse mit Neuordnung des Straßenraums führt zwischen Elisabethplatz und Leopoldstraße insgesamt zu einem Entfall von 184 der heute vorhandenen Straßenrandparkplätze. In der Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Franz-Joseph-Straße führt dies zudem zu einem Entfall der heute dort vorhandenen 78 Kurzzeitparkplätze.

Für das Gebiet westlich der Leopoldstraße kann durch die Umwidmung von Mischparkregelungen in reine Bewohnerparkzonen in den Abend- und Nachtstunden ein Ausgleich für Bewohner geschaffen werden. In der restlichen Bewirtschaftungszeit von 9-18 Uhr kann über die Mischparkregelung auch Parkraum für Kunden und Besucher angeboten werden.

Vom Wegfall der Stellplätze in der Leopoldstraße zwischen Münchner Freiheit und Franz-Joseph-Straße sind fast ausschließlich kurzparkende Kunden und Besucher betroffen. Die Situation für Anwohner verändert sich durch die Neuplanung nicht.

Im Ergebnis ist der Entfall der PKW-Stellplätze aufgrund des hohen verkehrlichen Nutzens der neuen Tramtrasse hinnehmbar.

Behindertenstellplätze:

Für sämtliche noch erforderlichen Behindertenstellplätze kann Ersatz geschaffen werden.

Lieferverkehr:

Für die Belange des Lieferverkehrs wurde ein Lieferkonzept erstellt mit zusätzlichen Lieferzonen in der Nordendstraße, Franz-Joseph-Straße und Leopoldstraße, sowie in der

Hohenzollernstraße und Nikolaistraße.

Schanigärten:

Auf Wunsch des Bezirksausschusses 12 wurden auch die Schanigärten in die Parkraumuntersuchung miteinbezogen. Insgesamt ist die Zahl der durch Schanigärten entfallenen Stellplätze sehr gering. Dieser Entfall hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Parkraumbilanzierung der Tram Nordtangente, da alle vorhandenen Schanigärten sich in größerer Entfernung zur Tram Nordtangente in den Randlagen des Untersuchungsgebietes befinden.

1.4. Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

In der Verkehrsuntersuchung zur Planung des Planfeststellungsabschnitts 1 wurden die Leistungsfähigkeitsbilanzen der Knotenpunkte im Kfz-Verkehr entlang des Streckenverlaufs für den Analysenullfall (2018), den Prognosenullfall (Fall ohne Tram, 2035) und Prognoseplanfall (Fall mit Tram, 2035) ermittelt und gegenübergestellt.

Aus den vorliegenden Verkehrszählungen und den prognostizierten Änderungen des Tagesverkehrsaufkommens vom Analysenullfall zum Prognosenullfall 2035 bzw. zum Prognoseplanfall 2035 (mit Tram) wurden die Spitzenstundenbelastungen für die Leistungsfähigkeitsberechnungen ermittelt.

Die Abbildung 22 fasst die Knotenpunktbilanzen und die Bewertung der Verkehrsqualität für Analysenullfall, Prognosenullfall 2035 und Prognoseplanfall 2035 zusammen. Die Verkehrsqualität wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 (HBS) ermittelt. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in sechs Qualitätsstufen (QSV) unterteilt, wobei die Qualitätsstufe F die schlechteste Qualität darstellt.

Knotenpunkte		Analysenullfall		Prognosenullfall 2035		Prognoseplanfall 2035	
		Reserve	QSV	Reserve	QSV	Reserve	QSV
LZA Theodorpark / Tivolistraße (1010)	Morgens	-	-	-	-	701 %	A
	Abends	-	-	-	-	891 %	A
LZA Oettingen-/ Tivolistraße (0112)	Morgens	-	-	-	-	239 %	A
	Abends	-	-	-	-	270 %	A
LZA Elisabethplatz / Franz-Joseph-/ Kurfürstenstraße (1055)	Morgens	47 %	B	41 %	B	37 %	C
	Abends	39 %	B	33 %	F	27 %	C
LZA Franz-Joseph-/ Friedrichstraße (0170)	Morgens	135 %	B	120 %	B	172 %	A
	Abends	148 %	B	135 %	B	187 %	A
LZA Franz-Joseph-/ Leopoldstraße (0011)	Morgens	32 %	C	-4 %	F	22 %	D
	Abends	18 %	C	-11 %	F	15 %	F
LZA Hohenzollern-/ Leopoldstraße (0087)	Morgens	76 %	A	51 %	A	25 %	B
	Abends	75 %	A	51 %	A	19 %	C
LZA Münchner Freiheit (0010)	Morgens	6 %	F	-1 %	F	-3 %	F
	Abends	-1 %	F	-5 %	F	-6 %	F
LZA Leopold-/ Ungererstraße (0656)	Morgens	59 %	B	44 %	F	28 %	F
	Abends	80 %	B	61 %	F	42 %	F

Abbildung 22: Übersicht Leistungsfähigkeitsbilanzen (Quelle: SWM/MVG, Vössing Ingenieure)

Nachstehend wird auf die einzelnen Knotenpunkte näher eingegangen:

- Die Lichtzeichenanlage Elisabethplatz/ Franz-Joseph-/ Kurfürstenstraße besteht aus einem westlichen (Elisabethplatz/ Nordendstraße) und einem östlichen (Franz-Joseph-/ Kurfürstenstraße) Teilknotenpunkt. Für den westlichen Teilknotenpunkt ändern sich die MIV-Fahrbeziehungen im Vergleich zum Bestand nicht. Am östlichen Teilknoten entfallen gegenüber dem Bestand der Linksabbiegefahrstreifen in der Ost- und Westzufahrt. Aufgrund der Geometrie dieses Doppelknotenpunkts müssen die Ost- und die Westzufahrt getrennt freigegeben werden. Durch die erforderlichen ÖV-Sonderphasen verringert sich die Freigabezeit in der Westzufahrt. Sie erreicht morgens ihre Kapazitätsgrenze. Dennoch erreicht der Doppelknoten in der Summe eine gute Verkehrsqualität und die Leistungsfähigkeit ist gewährleistet (QSV C).
- Die im Bestand separaten Linksabbiegespuren jeweils im Zulauf auf die Kreuzung Franz-Joseph-Straße / Friedrichstraße werden im Rahmen des Projekts jeweils zu einer kombinierten Fahrspur (links/geradeaus/rechts) gebündelt. Aufgrund der wenigen Linksabbieger von der Franz-Joseph-Straße wird die Qualität des Verkehrsablaufs durch den Entfall der Linksabbiegefahrstreifen in der Franz-Joseph-Straße nicht maßgeblich beeinträchtigt. Die Leistungsfähigkeitsberechnung ermittelt morgens und abends üppige Reserven und der Verkehrsablauf wird in beiden Spitzenstunden als sehr gut beurteilt (QSV A).
- An der Kreuzung Franz-Joseph-/ Leopoldstraße bleibt auch künftig der Zweirichtungsverkehr in der Franz-Joseph-Straße erhalten. In dieser Zufahrt steht dem MIV im Planfall ein Rechts- und ein Geradeaus-Links-Mischfahrstreifen zur Verfügung. Die Fahrstreifenaufteilung in der östlichen und südlichen Zufahrt bleibt wie im Bestand erhalten. In der Nordzufahrt entfällt aus Leistungsfähigkeitsgründen der Linksabbiegefahrstreifen und damit die Linksabbiegemöglichkeit. Die äußeren Fahrstreifen sind als Rechts-Geradeaus-Mischfahrstreifen geplant. Auf der Nordseite des Knotenpunkts ist eine neue Fußgängerfurt über die Leopoldstraße vorgesehen. Dies wird möglich durch die Verlegung des westlichen U-Bahnabgangs.

Bei der Kreuzung handelt es sich um einen komplexen Knotenpunkt, der bereits im Bestand hoch ausgelastet und einzelne Ströme überlastet sind. Mit der prognostizierten Steigerung des Verkehrsaufkommens werden leistungskritische Situationen auch im Prognosenullfall eintreten. Die Kreuzung ist durch eine hohe Anzahl an ÖV-Eingriffen in der Nebenrichtung Ost ↔ West sowie in den Übereckbeziehungen Nord ↔ West und Nord ↔ Ost geprägt. Im Nordzufluss ist ein Fangsignal geplant. Dies ist ein zusätzlicher, der Haltlinie vorgelagerter Signalquerschnitt der nur bei Anwesenheit der linksabbiegenden Tram für den Autoverkehr gesperrt wird, um einen verkehrssicheren Abbiegevorgang der Trambahn zu gewährleisten.

Die Nordzufahrt ist morgens an der Kapazitätsgrenze. Es ist anzumerken, dass der Rückstau von Norden am Hauptsignal über die Kreuzung mit der Hohenzollernstraße hinausgeht. Dies wird mittels einer Zuflussdosierung an der Kreuzung Leopold-/ Ungererstraße abgemildert, so dass nur so viele Kraftfahrzeuge in den Abschnitt einfahren können, wie für den Tramverkehr verträglich. So kann für die

Tram ein stabiler Verkehrsablauf erreicht werden und Behinderungen der Tram durch Staus vermieden werden. Abends werden für die Südzufahrt Wartezeiten ermittelt, die länger als die Umlaufzeit sind (QSV F).

- An der Kreuzung Hohenzollern-/ Leopoldstraße entfällt gegenüber der Bestandsgeometrie in der nördlichen Zufahrt ein Geradeausfahrstreifen und aus dem Rechtsabbiegerfahrstreifen entsteht ein Rechts-Geradeaus-Mischfahrstreifen. Die Verkehrsqualität des Knotens wird im Planfall als leistungsfähig beurteilt (QSV B/ C).
- An der Kreuzung Münchner Freiheit ändert sich gegenüber der Bestandsgeometrie lediglich die Fahrstreifenaufteilung in der Südzufahrt Leopoldstraße, so dass ein Rechts-, ein Geradeaus- und ein Geradeaus-Links-Mischfahrstreifen entstehen. Die Lichtzeichenanlage Münchner Freiheit ist schon im Bestand und für die Prognose 2035 stark überlastet (QSV F). Mit der Tram vergrößert sich durch die regelmäßigen Tramüberfahrten die Sperrzeit der Leopoldstraße, da MIV und Tram nicht verträglich sind. Die nördliche Zufahrt erreicht rechnerisch in beiden Spitzenstunden ihre Kapazitätsgrenze. Die berechneten Wartezeiten liegen über der Umlaufzeit der Lichtzeichenanlage. Durch eine Dosierung des Zuflusses an der Ungererstraße kann jedoch auch hier für die Tram in Fahrtrichtung Süden ein stabiler und beschleunigter Verkehrsablauf erreicht werden.
- Der Knoten Leopold-/ Ungererstraße ist in der Prognose 2035 durch eine starke Zunahme des Tagesverkehrsaufkommens geprägt. Im Prognoseplanfall sinkt das Tagesverkehrsaufkommen im Vergleich zum Prognosenullfall moderat. Die Ostzufahrt erreicht ihre Kapazitätsgrenze und ist in beiden Spitzenstunden überlastet (QSV F). Die berechneten Wartezeiten liegen über der Umlaufzeit der Lichtzeichenanlage. Da der Knotenpunkt die vorhandene Verkehrsnachfrage in Richtung Süden in den Prognosefällen nicht abwickeln kann, wurde methodisch so vorgegangen, dass an den nach Süden nachfolgenden Knotenpunkten nur der tatsächliche Durchfluss an Kfz angesetzt wird. Durch eine gezielte Dosierung des Zuflusses an der Lichtzeichenanlage Leopold-/ Ungererstraße zur Münchner Freiheit kann so gesteuert werden, dass auch in Fahrtrichtung Süden ein stabiler Verkehrsablauf für die Tram und den Kfz-Verkehr erreicht werden kann.

Im Ergebnis ist für den Streckenabschnitt in der Leopoldstraße festzuhalten, dass die Lichtzeichenanlage Münchner Freiheit schon im Analysenullfall ihre Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht und auf der Leopoldstraße regelmäßig zähflüssiger Verkehr in den Spitzenstunden zu beobachten ist. Allgemein führt das gestiegene Verkehrsaufkommen bereits im Prognosenullfall (Fall ohne Tram, 2035) an den Knotenpunkten des Hauptverkehrsstraßennetzes zu Leistungsfähigkeitsengpässen und Überlastungserscheinungen.

Die hier zur Verfügung gestellte Prognose 2035 bildet ein Szenario ab, bei dem im noch bestehenden Verkehrsmodell der LHM nur der MIV und ÖV als echte Modellgrößen integriert sind und folgende wesentliche Maßnahmen und Konzepte der Verkehrswende fehlen: Radverkehr als Modellgröße, Teile des NVP, Teile der Busspuren, Wirkungen der Mobilitätskonzepte, Dialogmarketing, Fußverkehr, Homeoffice, Sharing, P&R, Kraftstoffpreisänderung, Änderung der Parkplatzzahl und Bepreisung des ruhenden Verkehrs. Daher zeigt das noch aktuelle Verkehrsmodell demnach den ungünstigsten anzunehmenden Fall hinsichtlich der künftigen Verkehrsbelastungen des Kfz-Verkehrs auf. Aufgrund der sich

derzeit durch Beschlüsse und Finanzierungen des Stadtrates untermauerte und in Umsetzung befindlichen Verkehrswende wird allerdings davon ausgegangen, dass im gesamten Stadtgebiet künftig der Verkehrszuwachs im MIV deutlich geringer ausfallen bzw. zum Teil sinken wird im Vergleich zu der noch aktuellen Prognose.

Die Verkehrszunahme für den Horizont 2035 resultiert u.a. aus der prognostizierten dynamischen Zunahme der Bevölkerung und damit einhergehend von Arbeitsplätzen in der LH München und dem ebenfalls dynamischen Wachstum des Münchner Umlands. Die Folge sind eventuell anwachsende Staus, die die Verkehrsqualität des MIV insbesondere auf der Leopoldstraße weiter absinken lassen. Diese Stauerscheinungen würden gemäß aktueller Verkehrsprognose der Landeshauptstadt München unabhängig vom Bau der Trambahn eintreten und werden durch diese nicht verstärkt.

Im Prognoseplanfall (Fall mit Tram, 2035) kommt es durch die Realisierung der Tram Nordtangente zu einer teilweise geänderten Verkehrsmittelwahl (ÖV statt MIV), wodurch das im Planfall mit Tram prognostizierte MIV-Verkehrsaufkommen etwas unter dem Prognosefall (Fall ohne Tram, 2035) liegt. Hierdurch und durch die Optimierung der Steuerungskonzepte der Lichtzeichenanlagen mit einer Zuflussdosierung aus beiden Fahrrichtungen kann zwischen Münchner Freiheit und Franz-Joseph-/ Leopoldstraße ein stabiler Verkehrsablauf gewährleistet werden. Rückstaus, die durch das erhöhte Verkehrsaufkommen unabhängig von der Realisierung der Tram erwartet werden, werden dadurch in für den Tramverkehr unkritische Bereiche verlagert. Im weiteren Planungsverlauf soll dies durch weitere Untersuchungen (Mikro- und Makrosimulationen) konkretisiert werden. Dazu gehören eine großräumige Betrachtung, z.B. vom Altstadtring bis zum Frankfurter Ring, eine Aktualisierung der Verkehrsprognose unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Verkehrswende (Makrosimulation) sowie bei Bedarf die Entwicklung verkehrssteuernder Maßnahmen.

Durch diese Dosierung des einfließenden Verkehrs ist eine weitgehend behinderungsfreie Betriebsabwicklung für die Trambahn möglich, so dass es voraussichtlich keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die angestrebte hohe Qualität der Trambeschleunigung geben wird.

1.1. Gestaltungskonzept und Freianlagenplanung

Die räumliche, funktionale und gestalterische Integration der neuen Tramstrecke in den bestehenden Stadt- und Straßenraum ist übergeordnetes Projektziel.

Im Bereich der Münchner Freiheit wird die Veränderung der Radwegführung zum Anlass genommen, die an die Mobilitätsstation angrenzende Kleinsteinpflasterfläche barrierefrei zu erneuern.

Südlich der Münchner Freiheit werden durch die Verbreiterung der Seitenräume auf der Ost- und Westseite neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen. Bepflanzte Hochbeete mit Sitzeinfassungen, eine Verlängerung der Pappelreihe auf der Ostseite um zwei Standorte und neue Fahrradabstellmöglichkeiten vergrößern das Angebot.

Sämtliche Vorschläge für Einbauten, Beläge und Sondereinbauten wurden in einem Aus-

stattungskatalog gebündelt und mit dem Baureferat abgestimmt.

Die größtmögliche Berücksichtigung der Bestandsbäume wurde bei der Festlegung der Projektquerschnitte und der Positionierung der Bahnsteige verfolgt. Nach aktuellem Planungsstand sind in den beschriebenen Streckenabschnitten voraussichtlich vier Baumfällungen erforderlich, wovon drei unter die Münchner Baumschutzverordnung fallen, da nur diese einen Stammumfang >80 cm aufweisen. An Neupflanzungen sind neun Bäume vorgesehen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft für die gesamte Maßnahme werden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) dargestellt, bilanziert und im erforderlichen Umfang entsprechend den naturschutzrechtlichen Regelungen ausgeglichen. Zusätzlich wird für das Projekt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Im Rahmen des LBP werden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) noch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen definiert, so dass sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch den Bau der Tram Nordtangente entstehen, bestmöglich ausgeglichen bzw. kompensiert werden.

In Abstimmung mit dem Baureferat wird eine Umweltbaubegleitung von den Stadtwerken München beauftragt und eingesetzt.

1.2. Haltestellen und deren Ausrüstung

Die Tramhaltestellen werden mit einer Nutzlänge von 56 m für den zukünftigen Einsatz von 6-teiligen Tramfahrzeugen ausgelegt.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit wurde die Planung mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Die Bahnsteige werden mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet. Dies beinhaltet einen Auffindestreifen auf Höhe der ersten Tür für die Bahnsteige im Seitenraum. Für Bahnsteige in Mittellage bedeutet dies ein taktiler, kontrastreich abgesetztes Leitsystem längs der Bahnsteigkante mit Anschluss an die taktilen Bodenindikatoren an den signalisierten Querungsstellen. Weitere taktile und kontrastreiche Aufmerksamkeitsflächen kennzeichnen zudem den vordersten Einstiegsbereich auf Höhe der ersten Fahrzeigtür, sowie den Beginn und das Ende der Haltestelle.

Eine mögliche Optimierung des Höhenunterschieds und Abstands von der Bahnsteigkante zum Einstieg erfolgt unter Einbeziehung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB). Ziel der SWM ist es, einen neuen barrierefreien Haltestellenausbaustandard zu etablieren, der ein Haltestellenbord bei der Tram von möglichst 25 cm und damit für alle Fahrgäste einen barrierefreien Zustieg ohne fahrzeugseitige Einstiegshilfen ermöglicht. Hierbei sind die Regel- und Mindestanforderungen, sowie der Umgang mit Ausnahmen gemäß der Beschlussvorlage zu den Ergebnissen des Bausteins Barrierefreiheit des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04581) zu beachten.

Zur Ausstattung der Tramhaltestellen gehören übliche Standards, wie z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, statische und dynamische Fahrgastinfoanzeigen sowie eine Beschallungsanlage für Durchsagen.

Die im Zuge der Tram-Neubaustrecke anzupassenden Bushaltestellen werden barrierefrei und bedarfsgerecht mit einer Kantenlänge von 23 m für den Einsatz von Buszügen ausgebaut.

1.3. Fahrleitung und Fahrstromversorgung

Als Fahrleitungsart ist in den beschriebenen Streckenabschnitten aufgrund des städtebaulich sensiblen Umfelds mit einer Vielzahl an denkmalgeschützten Gebäuden eine Seilgleiter-Fahrleitung vorgesehen. Zu den Fahrleitungssystemen der bestehenden Gleisabschnitte im Norden (Hochkette) und Westen (Flachkette) entstehen entsprechende Übergangsbereiche.

Die Fahrleitungsmasten werden, wo möglich, in die bestehenden Baumgräben und Grünflächen, sowie in Flucht zu bestehenden Baumreihen angeordnet. Wandabspannungen an den Gebäuden sind im Anschlussbereich in der Nordendstraße, sowie im Zulauf zum Knoten mit der Leopoldstraße in der Franz-Joseph-Straße vorgesehen. Um die Gesamtanzahl der Masten im Straßenraum gering zu halten wurde, wo möglich, eine Kombination von Masten für Fahrleitung, Beleuchtung und Lichtsignalanlagen geplant.

Die Fahrstromversorgung kann mittels Einspeisestellen aus umliegenden Gleichrichterwerken erfolgen. Einspeisestellen werden am westlichen Beginn der Neubaustrecke in der Franz-Joseph-Straße, sowie für den nördlichen Streckenabschnitt durch die Leopoldstraße südlich der Münchner Freiheit benötigt.

1.4. Straßenbeleuchtung

Die im Streckenverlauf durch den Straßenumbau der Tram-Neubaustrecke betroffene Beleuchtung wird im Zuge des Tramprojektes entsprechend den aktuell geltenden Richtlinien angepasst bzw. neu errichtet.

Die Planung der neuen Straßenbeleuchtung erfolgt federführend durch das Baureferat. Die Planungen wurden unter den Planungsbeteiligten einvernehmlich abgestimmt. Wo immer möglich wird die Straßenbeleuchtung mit den Fahrleitungsmasten kombiniert.

1.5. Brandschutz

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde die Tramplanung mit Neuordnung des Straßenraums mit den Belangen des Brandschutzes gebäudescharf abgeglichen. Die daraus resultierenden Änderungen für die Anlagen des Radverkehrs wurden in die vorliegende Planung übernommen und werden nachfolgend beschrieben.

Um die Anleiterbarkeit für alle Fassaden in der Franz-Joseph-Straße zwischen Kurfürsten- und Wilhelmstraße zu ermöglichen, wurde die Planung im Querschnitt überarbeitet. In den Abschnitten mit Parkbuchten und dahinter verlaufenden baulichen Radwegen wurde eine Umplanung mit vorgelagertem Radfahrstreifen und dahinter verlaufenden Parkbuchten vorgenommen. Ansonsten wäre nur eine Anleiterbarkeit in mehr als 9 m Entfernung zur Fassade und mit Abschaltung des Fahrdrahts möglich gewesen. Dies wurde von der

Branddirektion abgelehnt.

Zwischen Kurfürstenstraße und Habsburgerplatz erfolgt die parallele Anleiterbarkeit der Fassaden auf der Nordseite über den baulichen Radweg (Breite inkl. Schutzstreifen 2,60 – 2,70 m, Abstich 8 cm) und unter Mitbenutzung der Fahrbahn; sowie auf der Südseite vom Radfahrstreifen aus.

Zwischen Habsburgerplatz und Einmündung Wilhelmstraße erfolgt die parallele Anleiterbarkeit der Fassaden auf der Nordseite vom Radfahrstreifen aus, auf der Südseite über den baulichen Radweg (Breite inkl. Schutzstreifen 2,50 m, Abstich 8 cm) und unter Mitbenutzung der Fahrbahn.

Zwischen Wilhelmstraße und Knoten Leopoldstraße erfolgt die parallele Anleiterbarkeit der Fassaden auf der Nordseite über den baulichen Radweg (Breite inkl. Schutzstreifen 2,10 m, Abstich 8 cm) und unter Mitbenutzung der Fahrbahn, auf der Südseite von der Fahrbahn aus.

Die Gebäude entlang der Leopoldstraße werden über die bestehenden Feuerwehruzufahrten/Rettungswege oder durch das Aufstellen auf den baulichen Radschnellwegen angeleitet.

1.6. Spartenmaßnahmen

Für die Integration der Tramtrasse in den Straßenraum sind neben den herkömmlichen Spartenanpassungen infolge der neuen Straßenraumaufteilung insbesondere umfangreiche Fernwärmemaßnahmen als Vorbereitung für eine künftige Dampfnetzumstellung („Wärmewende“) in der Franz-Joseph-Straße erforderlich.

1.7. Schall- und Erschütterungsschutz

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Tramstrecke werden die Belange des Schall- und Erschütterungsschutzes innerhalb eines eigenen Gutachtens betrachtet. Schallschutzansprüche werden voraussichtlich aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus der Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV bestehen. Die zur Einhaltung der Grenzwerte der einschlägigen Immissionsschutzverordnung erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und festgelegt.

2. Fremdgrundinanspruchnahme

Im Planfeststellungsabschnitt 1 sind keine Fremdgrundinanspruchnahmen erforderlich. Für die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 wird derzeit eine genehmigungsreife Planung durchgeführt. Zur Umsetzung der Planung sind Verhandlungen mit betroffenen Grundstückseigentümern erforderlich. Für die ursächlich durch die Tramplanung begründeten Flächeninanspruchnahmen erfolgen die Verhandlungen über die SWM. Für die künftig als Straßengrund gewidmeten Flächen wird das Baureferat zusammen mit

den SWM im Vorgriff zum Planfeststellungsverfahren für die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 entsprechende Erwerbsaufträge mit Grunderwerbsplänen vorbereiten, damit das Kommunalreferat in die Verhandlungen treten kann.

3. Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Tram-Neubaustrecke vom Elisabethplatz bis zur Münchner Freiheit (Planfeststellungsabschnitt 1) erfolgt durch die SWM nach der Beschlussfassung im Stadtrat, voraussichtlich im 2.Quartal 2022.

Die Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens begonnen werden. Für die im Planfeststellungsabschnitt 1 erforderlichen Spartenmaßnahmen für die Fernwärme ist darüber hinaus ein Baubeginn vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erforderlich, um unter Berücksichtigung von Unwägbarkeiten in den Genehmigungsverfahren zur Planfeststellung eine frühzeitige Inbetriebnahme des Planfeststellungsabschnittes 1 zu ermöglichen.

Die Realisierung der Fernwärmemaßnahmen in der Franz-Joseph-Straße ist derzeit ab dem dritten Quartal 2023 geplant, die übrigen Baumaßnahmen für den Planfeststellungsabschnitt 1 ab Mitte 2024. Eine Inbetriebnahme des Planfeststellungsabschnittes 1 vom Elisabethplatz bis Münchner Freiheit wird für Ende 2025 angestrebt.

Die Durchführung der für das Straßenbau-Projekt notwendigen Planungs- und Abstimmungsverfahren werden vom Baureferat an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen einer Planungs- und Kostenteilungsvereinbarung übergeben, inklusive der Anhörung der Bezirksausschüsse. Die konkrete Ermittlung der Kostenanteile, welche auf die Stadtwerke München GmbH und die Landeshauptstadt München entfallen, erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der noch abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung zwischen Stadtwerke München GmbH und Baureferat. Sofern sich im Planfeststellungsverfahren keine wesentlichen Änderungen ergeben, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Über die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens wird im Sachstandsbericht des ÖPNV-Bauprogramms berichtet.

Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt über das ÖPNV-Bauprogramm (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932).

4. Abstimmung der Maßnahme bzw. der Beschlussvorlage

Die beschriebene genehmigungsreife Planung wurde von den SWM/MVG in Zusammenarbeit mit den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München erstellt. Die Planung wurde mit dem städtischen Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen und der Arbeitsgruppe „Aktuelle Radverkehrsprojekte (REM)“ abgestimmt. Am 11.12.2018 und am 24.05.2019 fand jeweils eine Infoveranstaltung für die Öffentlichkeit zum Projektstand statt. Vertreter der SWM und des Mobilitätsreferats haben die vorliegende Planung vorgestellt sowie Fragen der Teilnehmer im Dialog beantwortet. Die Resonanz zu den Infoveranstaltungen kann neben kontroversen Wortbeiträgen insgesamt als positiv bewertet wer-

den. Am 15.06.2021 wurde die Planung dem Bezirksausschuss 12 Schwabing Freimann vorgestellt.

Die Beschlussvorlage wurde vom Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Referat für Klima und Umweltschutz, dem Kommunalreferat sowie von der Stadtkämmerei mitgezeichnet.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 4 Schwabing West und 12 Schwabing-Freimann wurden gemäß § 9 Abs.2 und 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört. Da die Sitzungen des BA 4 am 04.05. und des BA 12 am 03.05. stattfanden, konnten die Stellungnahmen nicht mehr rechtzeitig vor Drucklegung der Beschlussvorlage eingearbeitet werden. Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse und die Kommentierung der Verwaltung hierzu werden dem Stadtrat daher im Rahmen eines Hinweisblattes separat vor dem Ausschuss vorgelegt.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 4 und 12 haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

I. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, auf Basis der vorgestellten Entwurfsplanung den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern für den Planfeststellungsabschnitt 1 einzureichen.
Ergeben sich durch die Planfeststellung keine wesentlichen Änderungen zu der mit diesem Beschluss vorgelegten Planung, werden die Stadtwerke München GmbH mit der Bauausführung unmittelbar nach der Planfeststellung beauftragt. Hierzu soll bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit der Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe begonnen werden.
Für die erforderlichen Spartenmaßnahmen der Fernwärme soll darüber hinaus vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens als Vorabmaßnahme mit der Bauausführung begonnen werden.
2. Das Baureferat wird gebeten, die weitere Planung des Projekts Tram Nordtangente im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Straßenbaulastträger unter Federführung der Stadtwerke München GmbH zu begleiten.
3. Das Baureferat wird gebeten, zusammen mit der Stadtwerke München GmbH für die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 entsprechende Erwerbсаufträge mit Grunderwerbsplänen vorzubereiten. Das Kommunalreferat wird gebeten, in die Verhandlungen mit den Grundeigentümern zu treten.
4. Die Stadtwerke München GmbH werden gebeten, das Mobilitätsreferat wird beauftragt, weitergehende Verkehrsuntersuchungen durchzuführen, in der die Auswirkungen der Tram-Nordtangente in einem Umgriff, z.B. zwischen Altstadttring und Frankfurter Ring, unter Berücksichtigung der Verkehrswende ermittelt und ggf. verkehrssteuernde Maßnahmen entwickelt werden.
5. Die Finanzierung des Gesamtprojekts erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV-Bauprogramms (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 04932).
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

I. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 4
4. An den Bezirksausschuss 12
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
11. An die Stadtkämmerei
12. An den Behindertenbeirat
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
15. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
16. An das Mobilitätsreferat – GB1
17. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
18. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen